

In occasione del 60° Vespa

Piccolo genio

Dal prototipo di Corradino d'Ascanio alla versione definitiva il passo è breve, anzi brevissimo. In pochi mesi di gestazione la Vespa è pronta per il suo infinito cammino. I ricordi di Giuseppe Cau, collaudatore e pilota. Pregi e difetti di un fenomeno irripetibile

di ALDO BENARDELLI

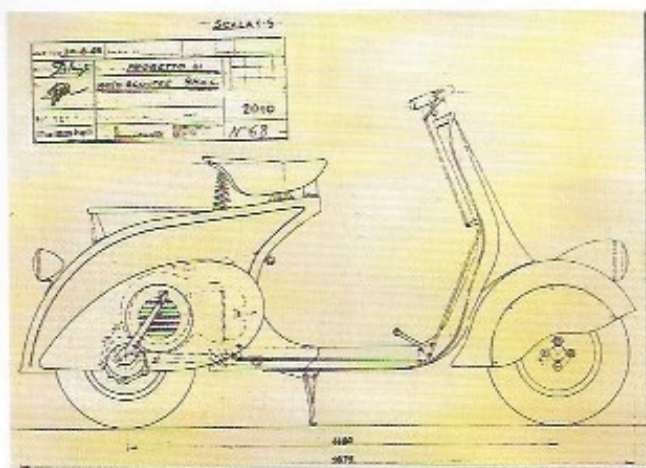
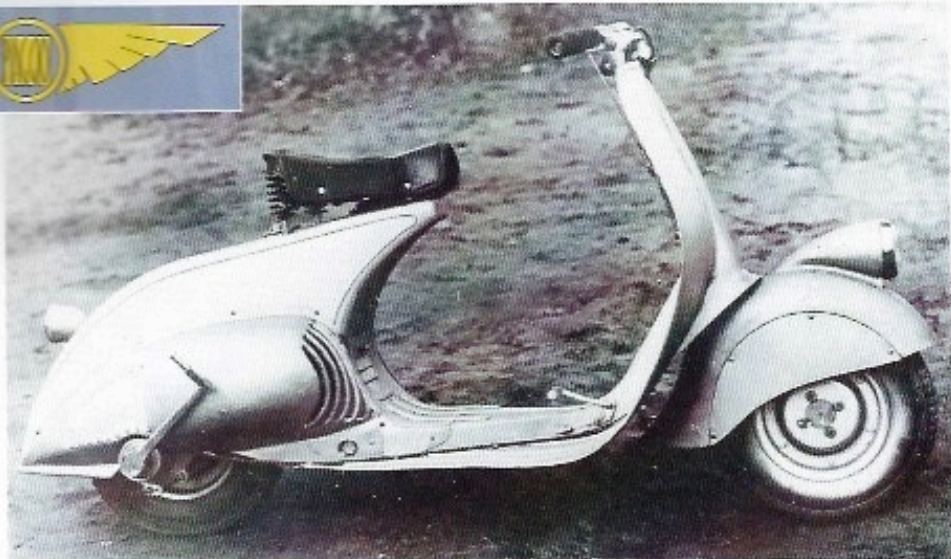




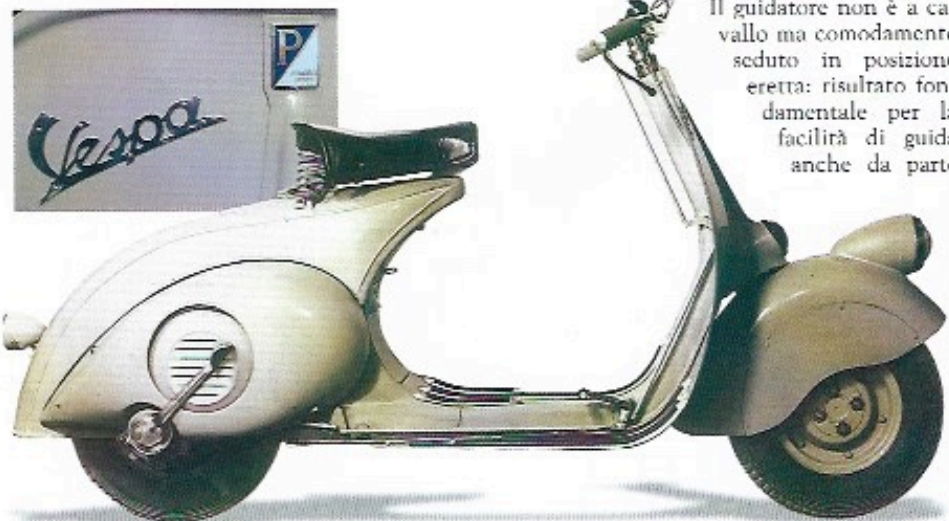
• Il prototipo MP6 (a sinistra) e la Vespa 98 si fronteggiano sullo sfondo degli antichi capannoni della Piaggio a Pontedera. Oggi perfettamente restaurati. Parte di essi ospita il Museo e l'Archivio Storico della Casa.



• Un prototipo MP5 in fase di collaudo in una foto dell'epoca. Da notare la leva della mossa in moto con la parte superiore ripiegabile e il pedale del freno sulla destra che poi verrà spostato a sinistra e infine tornerà a destra. Sopra, lo stemma aeronautico che campeggiava sullo scudo dei prototipi.



• Sopra, il progetto definitivo di motoscooter 98 cc presentato da d'Ascanio in data 30 agosto 1945. Notare la presenza del cavalletto, abolito nella versione definitiva che vediamo a fianco. In una foto sempre dell'epoca. Con la Vespa 98 compare sullo scudo il nuovo logo bicolore che sarà ripreso nella produzione di Vespa dell'ultima generazione, quella con motore a quattro tempi e cambio automatico.



Agosto 1945: l'ingegner Corradino d'Ascanio presenta i disegni del veicolo utilitario commissionato da Enrico Piaggio. Siglato MP6, è ben diverso dal precedente MP5 (Paperino) bocciato senza appello dal Grande Capo.

Semplicità ed efficienza sono i punti fermi che guidano la mano dell'ingegnere abruzzese. Le sue esperienze aeronautiche, dove leggerezza e rigidità sono caratteristiche fondamentali, producono una carrozzeria portante in lamiera in luogo del motociclistico telaio in tubi. Il motore, interamente coperto e sistemato posteriormente sul lato destro, consente massima libertà di movimento alle gambe del pilota sull'ampia pedana. E soprattutto impedisce che pantaloni o sottane possano imbrattarsi sugli organi meccanici.

Il guidatore non è a cavallo ma comodamente seduto in posizione eretta: risultato fondamentale per la facilità di guida anche da parte



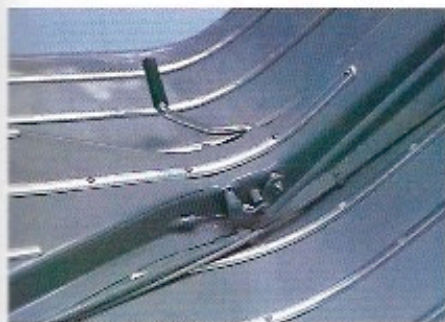
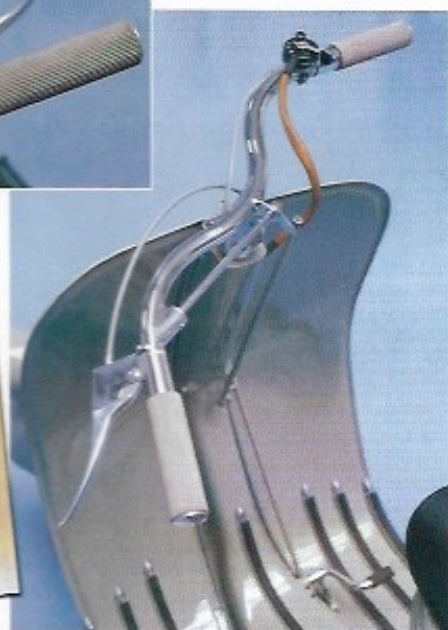
diversi. Più grande quello a destra che ricopre la meccanica, più basso e slanciato quello a sinistra che ospita il vano portaoggetti. I collaudi procedono serrati con qualche difficoltà, soprattutto per quanto riguarda la costruzione dell'impianto di accensione a volano magnete e del raffreddamento non ottimale in condizioni di utilizzo gravose. Senza contare che Corradino d'Ascanio è costretto ad una poco comoda spola tra Biella (dove di fatto si è sviluppato lo scooter) e Pontedera, dove le catene di montaggio sono lungi dall'essere pronte per il ciclo produttivo.

E fu la Vespa

Nell'aprile del 1946 nasce ufficialmente il fenomeno Vespa con il deposito del brevetto ma soprattutto con la consegna dei primi esemplari di grande serie. Modello definitivo che si differenzia in qualche particolare dal

• Per il lancio della Vespa la Piaggio fa le cose in grande, con tanto di presentazioni nelle maggiori città italiane. Qui è ritratto il collaudatore Natale Biasi in piazza San Marco a Venezia. Sotto, il caratteristico cambio a bacchetta che sarà mantenuto anche sulla 125 fino alla fine del 1949. Nel particolare l'interruttore che comprende il devio luci e il bottone del clacson. A centro pagina, il primo dépliant della Vespa: curiosamente è di un concessionario di Ginevra (Svizzera).

dell'utenza femminile. Il motore poi è davvero geniale per la sua semplicità costruttiva: il piccolo monocilindrico orizzontale non ha di fatto trasmissione secondaria essendo questa diretta dal cambio alla ruota. Quindi niente catena né albero cardanico, con risparmio di peso e soprattutto assenza di manutenzione. Tutto è ridotto all'essenziale: non c'è neanche il cavalletto poiché la motoleggera si appoggia semplicemente a terra sfruttando il bordo della pedana. Un particolare di grande richiamo sono le ruote montate a sbalzo, con cerchi scomponibili e intercambiabili: al contrario delle motociclette, le forature per il piccolo scooter non sono un problema. Curiosamente il prototipo marciante da avviare alla produzione denota una grossolana differenza con i disegni di d'Ascanio. I cofani laterali, pensati simmetrici, nell'MP6 in carne ed ossa o meglio, in motore e lamiera, risultano



• Nelle foto a fianco la differente disposizione del pedale del freno posteriore: a sinistra del tunnel centrale della scocca sulla MP6, a destra sulla 98. Posizione quest'ultima più ergonomica perché corrispondente alla leva del freno anteriore, anch'essa a destra sul manubrio.

Accadeva in Italia nel 1946

Una ufficiale ma poco giustificata speranza: lo stipendio medio di un operaio è di 30.000 lire mensili e biglietto del tram costano 4 lire, una copia di *Motociclismo* (allora quindicinale) ne costa 30 (50 il fascicolo doppio). Lo zucchero è un bene di consumo pregiato e costa ben 710 lire al kg; si vogliono 400 lire per un kg di polpa di manzo, 45 lire per un kg di pane e 30 per un litro di latte. Il 1946 è un anno fondamentale per i cambiamenti politici e sociali. Il 9 maggio il Re Vittorio Emanuele III abdica in favore del figlio Umberto II; il 2 giugno il referendum istituzionale, nel quale votano per la prima volta le donne, sancisce la vittoria della repubblica (12.717.923 voti) sulla monarchia (10.719.284 voti). Contemporaneamente si svolgono le elezioni per l'Assemblea Costituente che il 28 giugno nomina Enrico De Nicola capo provvisorio dello Stato. Umberto II, dopo soli 35 giorni di regno, lascia l'Italia per rifugiarsi in esilio a Cascais, in Portogallo. Il 22 dicembre viene approvata la nuova Costituzione che andrà in vigore dal 1° gennaio 1948.

Riprendono le grandi manifestazioni sportive: Fausto Coppi si impone nella classifica Milano Sanremo e Gino Bartali trionfa

nel primo Giro d'Italia del dopoguerra. Il Tonino di Valentino Mazzola vince il campionato di calcio.

Cultura e spettacolo sono segnati dal ritorno all'attività del teatro alla Scala di Milano, gravemente danneggiato dai bombardamenti nel 1943; l'11 maggio Arturo Toscanini dirige una memorabile Messa di Requiem di Verdi. Nelle sale cinematografiche si proiettano *Païsà* di Roberto Rossellini e *Sciuscià* di Vittorio De Sica, considerati massimi esempi del neorealismo.

Nello stesso anno ma fuori dei nostri confini ci piace ricordare un avvenimento, certamente molto più frivolo, che segnò indelebilmente la moda degli anni a venire: nasce il costume da bagno in due pezzi creato dal francese Louis Réard e presentato al pubblico dalla modella Micheline Bernardini alla piscina Molitor di Parigi il 5 luglio. Per l'audacia e l'impatto "esplosivo" soprattutto sul pubblico maschile, sarà battezzato "bikini" come l'atollo delle Isole Marshall in cui erano stati effettuati esperimenti nucleari dagli Stati Uniti.



• La copertina di *Motociclismo* del 10 aprile 1946 annuncia l'uscita della Vespa.

I ricordi del "fantino"

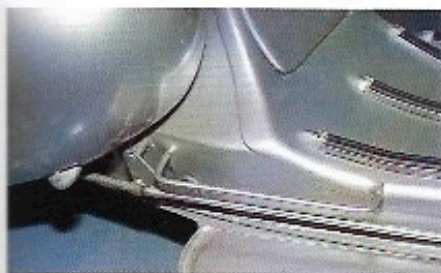
Giuseppe Cau, romano classe 1928, era soprannominato "fantino" per il fisico minuto. Caratteristica che lo avvantaggiò, con grande successo, nelle gare di velocità e regolarità in sella alla Vespa. Di cui fu pilota, dapprima privato e poi ufficiale, dagli esordi pionieristici dell'immediato dopoguerra al trionfo nella Sei Giorni Internazionale del 1951 a Varese. In quell'occasione fu uno dei 9 piloti Piaggio al traguardo (su 10 partiti) in sella alle mitiche Vespa Sport, ribattezzate in seguito "Sei Giorni", premiate con medaglia d'oro. Prima ancora di diventare dipendente in qualità di collaudatore e pilota ufficiale della Casa di Pontedera, Cau si mise in luce con la Vespa 98 in diverse competizioni regionali. Sentiamo cosa ricorda di quel primo modello.

"Innanzitutto della Vespa si apprezzava la facilità d'uso: anche le persone meno dotate fisicamente o poco esperte di motociclette si sentivano a proprio agio in sella, merito della posizione di guida seduta, della grande protettività offerta dallo scudo e dalla ridotta altezza da terra. Un difetto era rappresentato dall'inefficienza della sospensione posteriore, e anche quella anteriore lavorava poco. Fortunatamente la velocità era modesta, si toccavano a malapena i 60 km/h, e la posizione comoda in sella mitigava lo scarso comfort. La stabilità risentiva della leggerezza dello sterzo e del motore posizionato di lato. Si viaggiava sempre, anche se inavvertitamente, un po'



• Giuseppe Cau posa con il suo libro accanto alla Vespa della Sei Giorni del 1951 esposta al Museo Piaggio.

inclinati a sinistra, tanto che il pneumatico posteriore si usurava in modo asimmetrico. Grazie ai cerchi scomponibili, che non necessitavano di attrezzi particolari, lo si poteva montare al contrario prolungando così la durata con un sensibile risparmio economico. Le rotaie del tram, soprattutto in caso di pioggia, si rivelavano molto pericolose se non si attraversavano abbastanza di traverso, pena sbandate incontrollabili che spesso finivano in rovinose cadute. Il cambio era piuttosto rumoroso negli innesti, specialmente se i rivuli delle bacchette (le aste metalliche del comando del cambio, ndr) prendevano gioco. Nelle partenze da fermo la frizione andava rilasciata dolcemente altrimenti l'innesto era un po' brusco per le guarnizioni di sughero. Di sughero era anche la guarnizione del rubinetto della miscela che presto si seccava provocando trafilaggi. I freni erano adeguati alle modeste prestazioni: bisognava abituarsi al caratteristico sollevamento dell'anteriore in frenata dovuto al tipo di sospensione adottata. Il motore vibrava un po' ma era davvero affidabile e non richiedeva manutenzioni particolari se non dopo diverse migliaia di chilometri. Spesso usure precoci di fasce elastiche o addirittura grippaggi erano imputabili al cattivo olio impiegato per la miscela al 5% piuttosto che a difetti di materiali o di assemblaggio. I consumi dichiarati erano sicuramente ottimisti; 35 km/litro era la percorrenza più reale".



prototipo MP6. Se il motore mantiene la medesima cilindrata di 98 cc, il cilindro acquista la cuffia per la ventilazione forzata ottenuta con l'allettatura del volano.

Il pedale del freno posteriore passa sul lato destro del piccolo tunnel centrale, posizione giudicata più ergonomica poiché anche la leva del freno anteriore è posta sul lato destro del manubrio.

Il clacson trova posto non più sotto la sella ma sulla parte inferiore della modanatura al centro dello scudo. Il particolare estetico più rilevante è la simmetria dei cofani, più arrotondati e voluminosi come sul primo disegno. Il cofano destro di accesso al motore non è più imbullonato al telaio ma fissato con due



ganci a molla comandati da bottoni metallici (sostituiti nella seconda versione dell'anno successivo da più pratiche chiavette); scompaiono le feritoie per il raffreddamento del cilindro. Due piccole semilune d'alluminio, applicate posteriormente al bordo inferiore della pedana, sono i supporti a cui appoggiare la Vespa nelle soste. La sezione dei pneumatici, pensata all'inizio 4.00, diventa 3.50, sempre su cerchi scomponibili da 8".

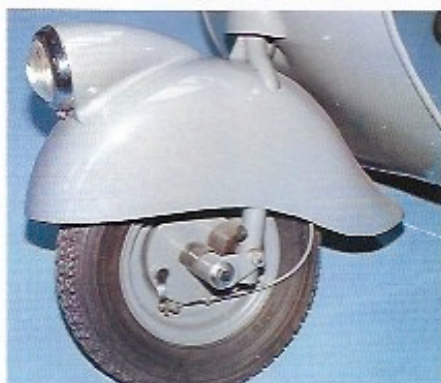
La Vespa viene messa in vendita in due versioni e con due prezzi: 55.000 lire il tipo "normale" e 61.000 il tipo "lusso". A tutt'oggi non è chiaro in cosa si differenziassero i due modelli: probabilmente il modello lusso poteva contare su alcuni optional quali il contachilometri, forse una stampella late-



• A sinistra, sulla 98 del 1947 viene saldata posteriormente al tunnel centrale una protezione per evitare di appoggiare il piede sulla bacchetta del cambio. A fianco, la semiluna sotto la pedana per appoggiare lo scooter in luogo del cavalletto.

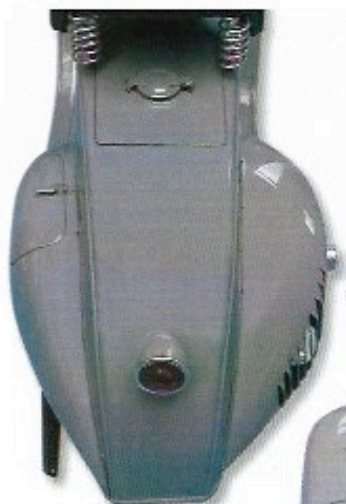
rale che compare nel disegno del prototipo definitivo o una colorazione più raffinata con pneumatici con fianco bianco, come l'esemplare ritratto in queste pagine. Sta di fatto che questi prezzi sono destinati ad aumentare nel giro di pochi mesi. Lo si può desumere da una lettera di Enrico Piaggio, in data 12 novembre 1946, indirizzata ad un cliente di Pisa e che recita: "Egregio Avvocato, le comunico d'aver già dato disposizioni perché, in via del tutto eccezionale e riservata, Le venga mantenuto il prezzo di L. 61.000 per la moto Vespa ordinata..."

Cominciano i grandi investimenti (e i grandi ricavi) ma soprattutto comincia la storia di un mito. Tutt'oggi vivo e vegeto.



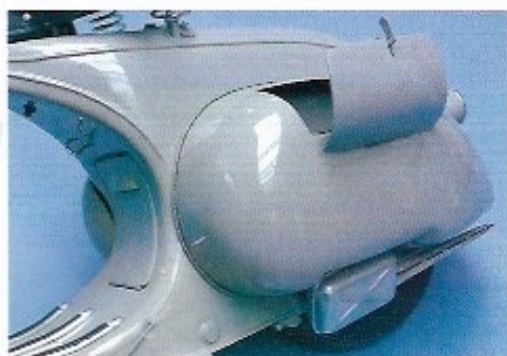
• A fianco, il gruppo ruota-sospensione anteriore della Vespa di chiara origine aeronautica. Resta lo stesso sul prototipo e sulla versione definitiva. Il parafrangente ha una parte amovibile per facilitare lo smontaggio della ruota a sbalzo. Per togliere l'intero parafrangente si deve procedere allo smontaggio della forcella: una scomodità perpetuata fino ai giorni nostri! La sospensione a ruota spinta con bielletta oscillante lavora con una molla a riccio agganciata superiormente al perno ruota. Nella seconda versione della 98 del 1947 (in basso) la molla verrà fissata sotto al perno ruota per migliorarne il lavoro.





• La vista dall'alto della parte posteriore mostra chiaramente l'asimmetria nella linea dell'MP6 (sopra) rispetto alla 98 (a fianco). Volumi a parte, l'arrotondamento degli spigoli dona alla Vespa un impatto estetico armonioso e simpaticamente originale.

• Il cofano sinistro dell'MP6 (a destra) è poco felice dal punto di vista estetico. Molto meglio quello della Vespa 98, uguale per dimensione al cofano coprimotore e per questo motivo sagomato inferiormente per alloggiare il terminale di scarico.



Di bene in meglio

Nonostante la bontà del progetto, la Vespa 98 non è esente da difetti che impongono delle migliorie. I severi test condotti dai propri collaudatori e soprattutto il responso dell'utenza inducono la Piaggio a migliorare il proprio scooter. A questo proposito riportiamo integralmente un documento dell'Archivio Storico Piaggio datato 23 luglio 1947. Si tratta di un promemoria inoltrato all'Ufficio Tecnico che elenca "le modifiche da esaminare per l'eventuale introduzione sulla moto Vespa durante il 1948 suddivise secondo il seguente criterio:

1° - MIGLIORAMENTO DELLA PRESTAZIONE

- a) motore da 125 cc
- b) sospensione elastica posteriore e miglioramento di quella anteriore

2° - ELIMINAZIONE DEI DIFETTI

- MOTO:
 - a) stabilità
 - b) contatto pedana in curva
 - c) difficoltà smontaggio e pulitura circuito benzina
 - d) mancata tenuta rubinetto benzina e posizione di riserva
 - e) deficienza tappo e superficie interna serbatoio
- MOTORE:
 - a) grippaggio - scampanello - usura fasce elastiche
 - b) vibrazioni - palpitazione carter motore
 - c) raffreddamento irrazionale
 - d) inefficiente scambio termico tubo di scarico
 - e) deficiente fissaggio raccordo ammissione



• A fianco, il serbatoio della benzina della 98 con la guarnizione in sughero all'imbocco dell'astina, spesso causa di trafileggi e perdite. Sotto, i dischi della frizione.



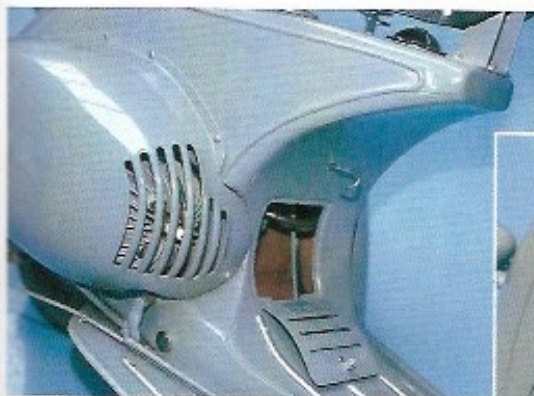
3° - MIGLIORAMENTI:

- a) sospensione elastica sella
- b) pedale freno ad asta rigida
- c) impianto elettrico con batteria
- d) depuratore aria
- e) chiusura portello camera carburatore
- f) cofano porta attrezzi con portello allargato
- g) nuova sistemazione borsa attrezzi
- h) cofano motore a cerniera
- i) applicazione scatola contachilometri sul telaio

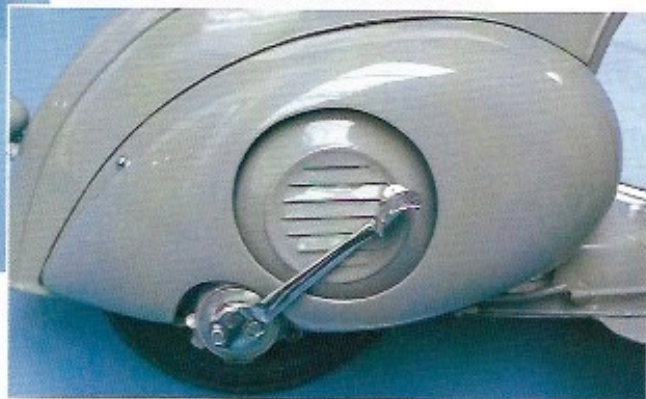
Il miglioramento della stabilità dovrebbe essere realizzato variando al minimo l'attuale sistemazione.

Prima di decidere l'introduzione del copristerzo fuso in alluminio, oltre l'esame tecnico, bisogna esaminare la convenienza economica di tale soluzione.

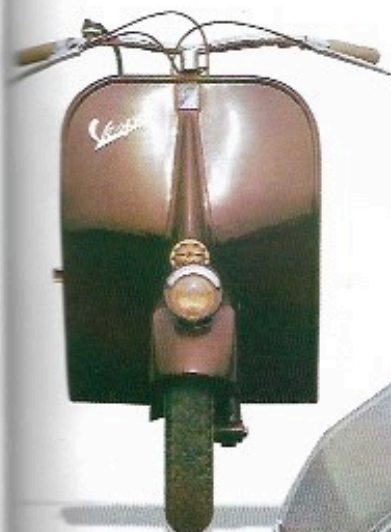
La Vespa del 1948 accoglierà praticamente tutti questi suggerimenti proposti, suggellando definitivamente il successo di quello che diventerà a breve lo scooter più famoso del mondo.



• Sotto, l'apertura circolare in corrispondenza del volano sul cofano destro indica chiaramente la presenza del raffreddamento forzato sulla Vespa 98. Notare la leva d'avviamento rettilinea (come sul prototipo) e uno dei due bottoni cromati di sgancio del cofano. A sinistra, le feritoie sulla parte anteriore dello stesso cofano indicano il raffreddamento tradizionale del prototipo MP6. Il cofano è imbullonato alla scocca.

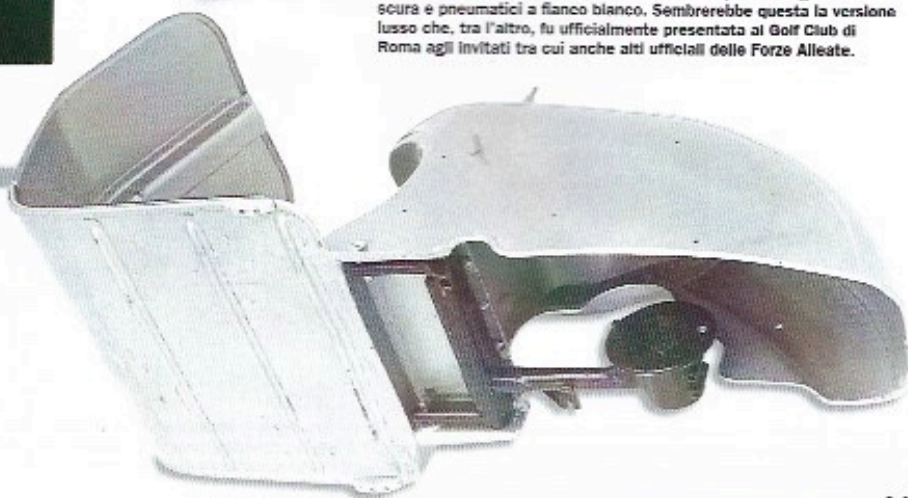


• Prototipo e definitiva condividono lo sportellino di accesso al carburatore così come il rubinetto della benzina a tirante. Nella MP6 (sopra) si nota il caccion sotto la sella; sulla 98 (a destra) è presente il bottone di massa sopra il rubinetto della benzina.



• Sopra e a fianco, una Vespa 98 in una rara quanto elegante livrea scura e pneumatici a fianco bianco. Sembrerebbe questa la versione lusso che, tra l'altro, fu ufficialmente presentata al Golf Club di Roma agli invitati tra cui anche alti ufficiali delle Forze Alleate.

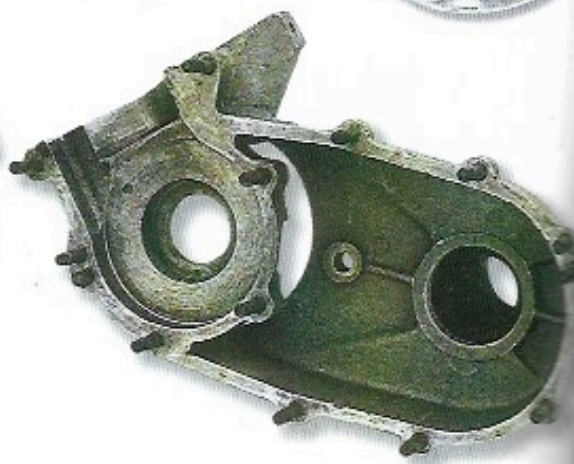
• A fianco, il gruppo motore-ruota è solidale, attraverso un braccio tubolare, ad un supporto imperniato anteriormente nella scocca. Tra la traversa e la scocca sono interposti dei tamponi di gomma che fungono da sospensione.



• La testa in lega leggera con allettatura radiale ha la camera di scoppio "lavorata" per accogliere il grosso deflettore del pistone. Sotto, il cilindro in ghisa con le luci di ammissione, travaso e scarico.



• Sopra, la sagoma imponente del deflettore sul cielo del pistone, anch'esso in lega leggera. Il disegno è il medesimo di quello adottato sul Paperino. Sotto, il volano magnetico di costruzione Piaggio ha un rotore molto pesante per assicurare la massima regolarità di funzionamento a tiro ai bassi regimi.



• Il carter, tagliato verticalmente come sulle motociclette, evidenzia una volta di più la semplicità costruttiva del piccolo monocilindrico della Vespa. Queste caratteristiche rimarranno immutate fino alle PX dei giorni nostri. Il ridotto numero di componenti del motore sarà un giusto vanto della Vespa nei confronti della acuminata rivale Lambretta, decisamente più complessa dal punto di vista meccanico.

Dati tecnici dichiarati

Motore: a due tempi, monocilindrico orizzontale con raffreddamento ad aria forzata, cilindro in ghisa, testa in alluminio, pistone a deflettore. Alésaggio per corsa 50x50 mm, cilindrata 98 cc, rapporto di compressione 6,5:1. Potenza max 3,2 CV a 4.500 giri.

Alimentazione: a miscela benzina/olio al 5% (al 7% durante i primi 1.000 km di rodaggio). Carburatore Dell'Orto T2 16/17 con diffusore da 17 mm. Capacità serbatoio 5 litri compresa la riserva.

Accensione: a volano magnete calettato alla destra dell'albero motore con bobina AT interna. Candela di grado termico 225 della scala Bosch.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi; secondaria attraverso gli ingranaggi del cambio direttamente al perno ruota. Rapporti totali di trasmissione 1:12 in prima, 1:8 in seconda, 1:5,676 in terza.

Cambio: in blocco a tre rapporti comanda da manopola girevole sul lato sinistro del manubrio.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio.

Telaio: portante in lamiera d'acciaio stampata e saldata.

Sospensioni: ant monobraccio a levetta oscillante con molla a chiodi; post gruppo motore trasmissione oscillante con tamponi di gomma.

Ruote e pneumatici: ruote a sbalzo intercambiabili con

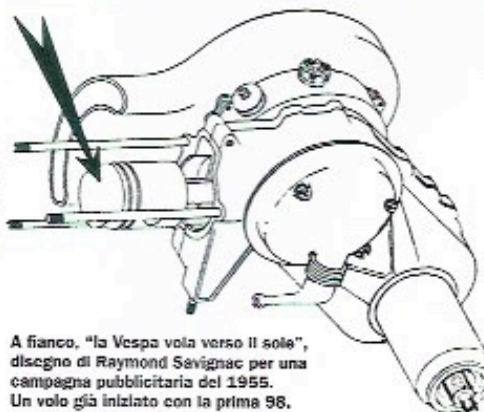
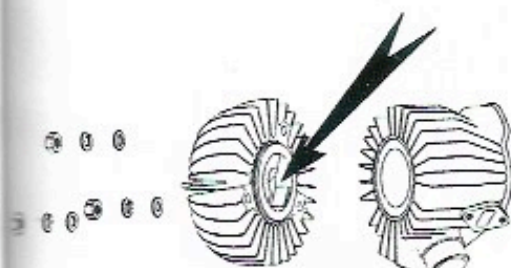


cerchi in lamiera scomponibili e pneumatici 3.50 8.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza

1.655, larghezza 450, larghezza manubrio 700, altezza 860, interasse 1.170, altezza sella 700, altezza

minima pedana 150. **Peso a vuoto** 60 kg. **Prestazioni:** velocità max 60 km/h; consumo 1 litro per 50 km.



A fianco, "la Vespa vola verso il sole", disegno di Raymond Savignac per una campagna pubblicitaria del 1955. Un volo già iniziato con la prima 98.

• Sopra, allo shop del Museo fa bella mostra un MP6 "evoluto" verniciato di colore brillante. I disegni sono tratti dal primo libretto di uso e manutenzione della 98: a fianco, le frecce indicano i punti da disincrostarne e, sotto, lo schema della trasmissione con la frizione solidale all'albero motore. Con il n° 6 è indicata la crociera che sposta gli ingranaggi del cambio.

